

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

PHẠM QUANG GIÁP

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM  
AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM

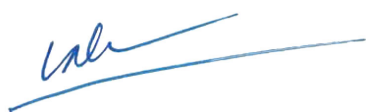
TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ  
NGÀNH: QUẢN LÝ KINH TẾ

HÀ NỘI – 2026

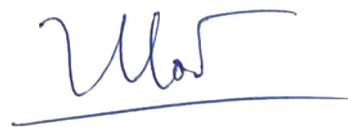
**LUẬN ÁN ĐƯỢC HOÀN THÀNH TẠI  
HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH**

**Người hướng dẫn khoa học: PGS. TS. NGUYỄN NGỌC TOÀN**

**Chủ tịch Hội đồng**



**PGS, TS. Bùi Văn Huyền**



**Phản biện 1: PGS. TS. TRẦN SĨ LÂM**

*Trường Đại học Ngoại thương*

**Phản biện 2: PGS. TS. LƯU QUỐC ĐẠT**

*Đại học Quốc gia Hà Nội*

**Phản biện 3: PGS. TS. LÊ MẠNH HÙNG**

*Trường Đại học Công đoàn*

**Luận án đã được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Học viện  
hợp tại Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.**

*Vào hồi 09 giờ 00 phút, ngày 28 tháng 3 năm 2026*

**Có thể tìm hiểu luận án tại: Thư viện Quốc gia  
và Thư viện Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh**

## MỞ ĐẦU

### 1. Lý do chọn đề tài

Trong bối cảnh chuỗi cung ứng quốc tế không ngừng mở rộng, vận tải biển tiếp tục giữ vai trò chủ đạo đối với lưu chuyển thương mại toàn cầu. Cùng với xu thế đó, an toàn hàng hải hiện không còn chỉ được hiểu như một vấn đề kỹ thuật mang tính đơn lẻ, mà đã trở thành kết quả tổng hợp của một hệ thống thể chế, tổ chức, dịch vụ công và hạ tầng kỹ thuật hiện đại vận hành theo thời gian thực, gắn với các chuẩn mực quốc tế, chuyển đổi số, hàng hải xanh và quản trị rủi ro.

Đối với Việt Nam, với vị trí địa chính trị biển quan trọng, chiều dài bờ biển lớn, hệ thống cảng biển phân bố rộng và tỷ trọng hàng hóa xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển rất cao, bảo đảm an toàn hàng hải vừa là điều kiện phòng ngừa rủi ro, vừa là “hạ tầng mềm” giữ vai trò quyết định đối với năng lực cạnh tranh quốc gia, hiệu quả logistics, chất lượng kết nối thương mại quốc tế và phát triển bền vững kinh tế biển. Việc vận hành an toàn, thông suốt hệ thống báo hiệu, luồng hàng hải, hoa tiêu, thông tin hàng hải, điều phối giao thông tàu thuyền và tìm kiếm cứu nạn có tác động trực tiếp đến an toàn sinh mạng con người, an toàn phương tiện, bảo vệ môi trường biển và uy tín của quốc gia trong hội nhập quốc tế.

Tuy nhiên, thực tiễn quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam vẫn còn nhiều bất cập. Cơ chế tài chính cho dịch vụ công và bảo trì hạ tầng chưa thật sự tạo động lực đổi mới; khung pháp lý cho xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng và cung ứng dịch vụ còn chưa đồng bộ; phương thức giám sát hiện vẫn nặng về kiểm soát đầu vào và thủ tục hành chính hơn là quản trị theo kết quả và rủi ro; hệ thống dữ liệu còn phân tán; mức độ ứng dụng công nghệ số trong giám sát, điều hành và đánh giá chất lượng dịch vụ chưa tương xứng với yêu cầu phát triển của ngành. Những hạn chế này trở thành rào cản cho quá trình hiện đại hóa và hội nhập sâu của hàng hải Việt Nam.

Về phương diện học thuật, các công trình nghiên cứu trong nước trước đây thường tiếp cận bảo đảm an toàn hàng hải dưới góc độ kỹ thuật hàng hải, pháp lý chuyên ngành hoặc mô hình tổ chức riêng lẻ, nhưng chưa đi sâu phân tích bản chất của lĩnh vực này dưới góc độ quản lý nhà nước như một chỉnh thể bao gồm cả quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải và quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng

hải. Hiện vẫn tồn tại khoảng trống về cơ sở lý luận cho việc đổi mới mô hình tổ chức, cung ứng và điều tiết dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải theo các nguyên tắc của quản trị công mới, quản trị rủi ro, quản trị dựa trên dữ liệu và phát triển bền vững. Việc thiếu vắng một khung phân tích khoa học để giải quyết mối quan hệ giữa Nhà nước với các đơn vị sự nghiệp, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ là một trong những nguyên nhân làm cho công cuộc đổi mới quản lý trong lĩnh vực này chưa tương xứng với tiềm năng.

Xuất phát từ yêu cầu thực tiễn và khoảng trống lý luận, đề tài “**Quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam**” thực sự có tính cấp thiết. Luận án hướng tới xây dựng nền tảng khoa học nhằm đề xuất hệ thống giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải đến năm 2030, tầm nhìn 2045, góp phần hiện đại hóa ngành hàng hải, bảo đảm an ninh, an toàn và phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế.

## **2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu**

### **2.1. Mục đích nghiên cứu**

Luận án nhằm làm rõ cơ sở lý luận và thực tiễn của quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam; phân tích, đánh giá thực trạng; từ đó đề xuất định hướng và giải pháp hoàn thiện đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

### **2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu**

Một là, luận án tiến hành tổng quan các công trình trong và ngoài nước liên quan tới đề tài, làm rõ các nội dung đã thống nhất, chỉ ra khoảng trống nghiên cứu và hướng nghiên cứu của luận án.

Hai là, luận án hệ thống hóa và làm rõ các khái niệm, đặc điểm, vai trò, nội dung quản lý, tiêu chí đánh giá và các yếu tố ảnh hưởng; nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế để rút ra bài học phù hợp cho Việt Nam.

Ba là, luận án phân tích, đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam giai đoạn 2015-2025 trên cơ sở lý luận và khung phân tích đã xây dựng, rút ra kết quả, hạn chế, nguyên nhân.

Bốn là, kiểm định mức độ ảnh hưởng của các biến số đến kết quả quản lý bằng phương pháp định lượng, qua đó bổ sung bằng chứng thực chứng cho các nhận định rút ra từ nghiên cứu lý luận và thực trạng.

Năm là, luận án đề xuất hệ thống giải pháp và kiến nghị đồng bộ nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

### **3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

#### **3.1. Đối tượng nghiên cứu**

Đối tượng nghiên cứu của luận án là các hoạt động quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam.

#### **3.2. Phạm vi nghiên cứu**

Về chủ thể quản lý, luận án tập trung vào Bộ Xây dựng (trước thời điểm hợp nhất tháng 3/2025, chủ thể tương ứng là Bộ Giao thông vận tải).

Về nội dung, luận án tiếp cận hai nội dung cơ bản: (i) tổ chức, quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải; và (ii) quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải. Với mỗi nội dung, luận án phân tích theo ba chức năng quản lý nhà nước là: ban hành, tổ chức thực hiện và giám sát, đánh giá.

Về không gian, nghiên cứu được thực hiện trên lãnh thổ Việt Nam, đồng thời có đối sánh với một số mô hình tiêu biểu của quốc tế để rút ra bài học cho Việt Nam.

Về thời gian, luận án phân tích thực trạng giai đoạn 2015–2025; đề xuất giải pháp đến năm 2030, tầm nhìn 2045. Khảo sát định lượng được thực hiện từ tháng 3 đến tháng 5 trong năm 2025.

### **4. Phương pháp nghiên cứu**

Luận án được xây dựng trên nền tảng khoa học quản lý và quản trị công hiện đại, kết hợp tư duy kinh tế công, quản trị công mới và quản trị rủi ro; sử dụng thiết kế nghiên cứu hỗn hợp. Ở bình diện định tính, luận án sử dụng phân tích tài liệu, phỏng vấn sâu bán cấu trúc với 25 chuyên gia và nghiên cứu so sánh quốc tế để làm rõ bối cảnh thể chế, đặc điểm quản lý và các vấn đề thực tiễn của lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng hải.

Ở bình diện định lượng, luận án khảo sát 250 phiếu hợp lệ; dữ liệu được xử lý bằng Python, kiểm định độ tin cậy của thang đo, tạo các biến tổng hợp và ước lượng mô hình hồi quy tuyến tính bội trên các biến theo khung  $2 \times 3$  nhằm lượng hóa mức độ tác động của các biến H1, H2, H3, D1, D2 và D3 tới kết quả quản lý nhà nước về bảo

đảm an toàn hàng hải. Cách tiếp cận này giúp luận án vừa bảo đảm chiều sâu phân tích, vừa tăng tính thực chứng và giá trị ứng dụng của kết quả nghiên cứu.

## **5. Đóng góp mới của luận án**

### **5.1. Về mặt lý luận**

Luận án bổ sung cơ sở lý luận và thực tiễn cho cách tiếp cận quản lý nhà nước về an toàn hàng hải theo hướng tích hợp tổ chức, hệ thống và dịch vụ, thay vì tách biệt từng lĩnh vực kỹ thuật hay pháp lý. Luận án làm rõ rằng kết quả quản lý phụ thuộc không chỉ vào quy định mà còn vào chất lượng thực hiện và cơ chế giám sát, đánh giá trên cả hai trục hệ thống và dịch vụ.

Đóng góp chính của luận án là chứng minh giá trị giải thích của cách tiếp cận 2×3 với quản lý nhà nước về an toàn hàng hải qua hai nội dung và ba chức năng quản lý, từ đó gắn kết lý luận, phân tích thực trạng và giải pháp. Ngoài ra, luận án làm rõ vai trò nổi bật của tổ chức thực hiện và ban hành hệ thống đối với kết quả quản lý nhà nước, đồng thời chỉ ra chức năng giám sát, đánh giá hệ thống và ban hành dịch vụ còn hạn chế trên thực tiễn, giúp hoàn thiện lý luận về chất lượng quản lý nhà nước lĩnh vực này.

### **5.2. Về mặt thực tiễn**

Luận án cung cấp cái nhìn tổng quan về quản lý nhà nước đảm bảo an toàn hàng hải tại Việt Nam giai đoạn 2015–2025, bao gồm tổ chức hệ thống và cung ứng dịch vụ. Ngoài mô tả hiện trạng, luận án chỉ ra kết quả, hạn chế, nguyên nhân và đề xuất trọng tâm cải thiện quản lý giai đoạn tiếp theo.

Đóng góp thực tiễn nổi bật của luận án là cung cấp bằng chứng thực chứng cho thấy mức độ ảnh hưởng của các cấu phần quản lý nhà nước đến kết quả quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam là không giống nhau. Trên cơ sở đó ưu tiên trong cải cách, đổi mới; giúp việc đề xuất giải pháp không rơi vào tình trạng dàn trải, mà có căn cứ để xác định đâu là điểm nghẽn cần ưu tiên xử lý trước.

## **6. Kết cấu của luận án**

Ngoài phần Mở đầu, Kết luận, Danh mục tài liệu tham khảo và Phụ lục, luận án gồm 4 chương:

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải.

Chương 2: Cơ sở lý luận và kinh nghiệm quốc tế trong quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải.

Chương 3: Thực trạng quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam.

Chương 4: Giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam.

## Chương 1

### TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

#### 1.1. CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU VỀ TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ HỆ THỐNG BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

##### 1.1.1. Nghiên cứu về ban hành cơ chế, pháp luật, quy hoạch hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải

Các công trình nghiên cứu hiện có cho thấy khung thể chế quản lý nhà nước đối với hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải (BDATHH) là một chủ đề được quan tâm theo ba hướng lớn.

Hướng thứ nhất tiếp cận hạ tầng hàng hải như tài sản quốc gia trọng yếu, đòi hỏi Nhà nước phải có cơ chế điều tiết, phòng ngừa rủi ro toàn diện, bao gồm cả an ninh kinh tế và an toàn kỹ thuật. Nhiều nghiên cứu quốc tế nhấn mạnh sự cần thiết của việc kiểm soát rủi ro từ đầu tư nước ngoài, chuẩn hóa thẩm quyền quản lý nhà nước và nội luật hóa nghĩa vụ quốc tế trong bảo vệ hạ tầng hàng hải.

Hướng thứ hai tập trung vào yêu cầu cập nhật đồng bộ khung pháp lý và tiêu chuẩn kỹ thuật dưới tác động của chuyển đổi số, e-navigation, tàu tự hành, dữ liệu số và an ninh mạng hàng hải. Kết quả nghiên cứu cho thấy cơ quan quản lý nhà nước không thể chỉ ban hành quy định khung mà còn phải thiết kế kiến trúc dữ liệu, chuẩn kỹ thuật và trình tự điều chỉnh phù hợp với công nghệ mới.

Hướng thứ ba cung cấp các căn cứ thực chứng trong bối cảnh Việt Nam, làm rõ ranh giới giữa trách nhiệm quản lý nhà nước, trách nhiệm kỹ thuật và trách nhiệm cung ứng dịch vụ. Từ đó cho thấy khoảng trống còn lại là chưa có khung quản lý vòng đời tài sản hạ tầng BDATHH và chưa có bộ tiêu chí chuyên biệt để đánh giá chất lượng công tác ban hành trong quản lý nhà nước về hệ thống BDATHH.

##### 1.1.2. Nghiên cứu về tổ chức thực hiện quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải

Các nghiên cứu về tổ chức thực hiện quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải tập trung vào ba nhóm vấn đề chủ yếu.

Thứ nhất là mô hình tổ chức quản lý và cơ chế phối hợp liên ngành. Nhiều nghiên cứu chỉ ra rằng hiệu quả tổ chức thực hiện phụ thuộc không chỉ vào cấu trúc bộ máy mà còn vào khả năng điều phối, phân cấp, phối hợp liên ngành, đặc biệt trong bối cảnh rủi ro động và yêu cầu phản ứng nhanh.

Thứ hai là xu hướng số hóa toàn diện trong quản lý hệ thống. Vai trò của AIS, VTS, e-navigation, digital twin, hạ tầng thông tin và dữ liệu liên thông được nhấn mạnh như điều kiện thiết yếu để nâng cao hiệu quả quản lý, bảo trì, điều độ và giám sát hệ thống.

Thứ ba là các nghiên cứu thực chứng tại Việt Nam cho thấy nhiều kinh nghiệm kỹ thuật có giá trị liên quan đến điều hành luồng, tổ chức vận hành VTS, ứng dụng e-navigation, nhưng khoảng cách giữa lớp vận hành kỹ thuật với lớp quản lý nhà nước vẫn còn rõ nét. Vì vậy, khoảng trống nghiên cứu ở đây là thiếu mô hình cụ thể về phân cấp quản lý, thiếu cơ chế phối hợp liên chủ thể và thiếu khung quản trị dữ liệu tài sản số hóa ở cấp quản lý nhà nước.

### **1.1.3. Nghiên cứu về giám sát, đánh giá hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải**

Nhóm nghiên cứu này thể hiện sự chuyển dịch từ giám sát hậu kiểm truyền thống sang giám sát dự báo rủi ro dựa trên dữ liệu. Có thể khái quát thành ba hướng tiếp cận.

Thứ nhất là giám sát rủi ro động thông qua AIS, VTS, AI và dữ liệu lớn, cho phép nhận diện sớm nguy cơ va chạm, bất thường hoặc mất an toàn trên tuyến luồng.

Thứ hai là giám sát tính toàn vẹn kỹ thuật và tính toàn vẹn số của hệ thống, bao gồm rủi ro an ninh mạng, giả mạo tín hiệu, lỗi thiết bị, sai lệch dữ liệu và các bất cập trong trạng thái thực tế của hạ tầng.

Thứ ba là đo lường tính tuân thủ và trách nhiệm giải trình ở cấp độ hệ thống. Tuy nhiên, khoảng trống đặt ra là các công cụ kỹ thuật hiện nay mới chủ yếu phục vụ giám sát tác nghiệp, chưa được tích hợp đầy đủ vào quy trình giám sát, thanh tra và phản hồi chính sách của cơ quan quản lý nhà nước; đồng thời chưa hình thành được bộ KPI chuyên biệt để đánh giá chất lượng công tác giám sát của chính cơ quan quản lý.

## **1.2. CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU VỀ QUẢN LÝ CUNG ỨNG DỊCH VỤ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI**

### **1.2.1. Nghiên cứu về ban hành cơ chế, chính sách dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

Các công trình nghiên cứu cho thấy việc thiết kế cơ chế cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải là nội dung trọng tâm của quản lý nhà nước, nhất là đối với dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ thông tin hàng hải, VTS và các dịch vụ hỗ trợ điều hướng.

Nhiều nghiên cứu quốc tế nhấn mạnh yêu cầu phải thiết lập khung quy định chuyên biệt cho từng loại hình dịch vụ, chuẩn hóa năng lực hành nghề, chuẩn hóa cấu trúc dữ liệu, thời gian đáp ứng và giới hạn trách nhiệm giữa các bên. Các nghiên cứu trong nước cung cấp nhiều tham chiếu quan trọng về công cụ quản lý nhà nước, yếu tố hành vi và yêu cầu kiểm soát an toàn trong dịch vụ hàng hải.

Tuy nhiên, khoảng trống nổi bật là chưa có thiết kế đồng bộ về danh mục dịch vụ BĐATHH kèm tiêu chuẩn đầu ra, SLA/KPI và cơ chế điều tiết chất lượng phù hợp với điều kiện quản lý nhà nước hiện đại.

### **1.2.2. Nghiên cứu về tổ chức thực hiện quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

Các nghiên cứu về tổ chức thực hiện dịch vụ BĐATHH chủ yếu xem dịch vụ như một hệ thống xã hội – kỹ thuật. Kết quả nghiên cứu cho thấy chất lượng dịch vụ không chỉ phụ thuộc vào năng lực cá nhân của người thực hiện mà còn phụ thuộc vào cấu trúc tổ chức, quy trình phối hợp, cơ chế cấp phép, điều phối thực địa, chế độ dữ liệu và môi trường vận hành.

Nhiều nghiên cứu làm rõ vai trò của luồng dữ liệu trong điều phối dịch vụ; đồng thời khẳng định cần chuyển từ cách quản trị riêng lẻ từng công đoạn sang quản trị chuỗi cung ứng dịch vụ thống nhất. Khoảng trống hiện nay là thiếu mô hình pháp lý – hành chính cho việc lựa chọn nhà cung ứng, quản lý hợp đồng công, giám sát trách nhiệm giải trình và liên thông dữ liệu giữa các chủ thể trong cùng chuỗi dịch vụ.

### **1.2.3. Nghiên cứu về giám sát và đánh giá chất lượng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

Các công trình hiện có cho thấy giám sát chất lượng dịch vụ BĐATHH đang dịch chuyển từ hậu kiểm hành chính sang đo lường liên tục bằng dữ liệu. Nhiều mô hình đánh giá đã đề xuất kết hợp giữa tiêu chuẩn đầu ra, đo lường quá trình và cơ chế phản hồi – cải tiến. Một số nghiên cứu cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của phản hồi người dùng, giám sát thời gian thực và đánh giá hành vi tác nghiệp.

Dù vậy, phần lớn các bộ chỉ tiêu hiện có mới chủ yếu phục vụ đánh giá nội bộ của đơn vị cung ứng. Khoảng trống lớn của lĩnh vực này là chưa xây dựng được hệ thống KPI, SLA và chu trình giám sát – nghiệm thu – chế tài dành riêng cho cơ quan quản lý nhà nước đối với dịch vụ BĐATHH.

### **1.3. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU**

#### **1.3.1. Kết quả tổng quan nghiên cứu liên quan tới đề tài luận án**

Kết quả tổng quan cho thấy các nghiên cứu trong và ngoài nước đã tạo lập nền tảng khoa học quan trọng liên quan đến thể chế, kỹ thuật, dịch vụ, dữ liệu và quản trị rủi ro trong lĩnh vực hàng hải. Ở bình diện quốc tế, xu hướng nổi bật là chuyển từ quản lý hành chính thuần túy sang quản trị dựa trên rủi ro, dữ liệu, chất lượng đầu ra và trách nhiệm giải trình. Ở Việt Nam, nhiều công trình đã làm rõ các cấu phần kỹ thuật và pháp lý của bảo đảm an toàn hàng hải, nhưng còn thiếu một cách tiếp cận tích hợp dưới góc độ quản lý nhà nước.

Từ đó có thể khẳng định bảo đảm an toàn hàng hải không chỉ là vấn đề kỹ thuật hay pháp lý riêng lẻ, mà còn là vấn đề quản lý công chuyên ngành, đòi hỏi sự kết hợp giữa thể chế, tổ chức, nguồn lực, dữ liệu, công nghệ và năng lực thực thi.

#### **1.3.2. Khoảng trống nghiên cứu và định hướng nghiên cứu của luận án**

*Qua tổng quan, luận án xác định bốn khoảng trống chính.:* thứ nhất, thiếu một mô hình phân tích tích hợp có khả năng xem xét đồng thời hai nội dung cùng ba chức năng quản lý nhà nước; thứ hai, thiếu hệ thống tiêu chí đo lường kết quả quản lý nhà nước; thứ ba, chưa được kiểm định đầy đủ mô hình quản trị hiện đại về bảo đảm an toàn hàng hải trong điều kiện thực tiễn của Việt Nam; thứ tư, thiếu sự kết hợp đồng bộ giữa phân tích tài liệu, phỏng vấn sâu và khảo sát diện rộng.

*Từ các khoảng trống đó, luận án lựa chọn 4 định hướng nghiên cứu là:* (1) hệ thống hóa cơ sở lý luận; xây dựng khung phân tích 2x3; (2) xây dựng bộ tiêu chí/KPI để đo lường kết quả quản lý; (3) Áp dụng khung 2x3 và KPI để phân tích thực trạng quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam giai đoạn 2015–2025; và (4) sử dụng phương pháp hỗn hợp để đề xuất hệ thống giải pháp có tính khả thi.

## Chương 2

# CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ TRONG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

## 2.1. KHÁI QUÁT VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI VÀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

### 2.1.1. Khái niệm an toàn hàng hải

An toàn hàng hải là trạng thái trong đó các rủi ro phát sinh từ hoạt động hàng hải được kiểm soát ở mức chấp nhận được thông qua hệ thống quy phạm và tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế do IMO và các thiết chế liên quan xác lập. Dưới góc độ quản lý nhà nước, an toàn hàng hải không chỉ là sản phẩm của kỹ thuật điều hướng hay kiểm tra tàu thuyền, mà là kết quả của một quá trình quản trị công liên ngành, trong đó Nhà nước giữ vai trò nội luật hóa, điều tiết, tổ chức thực thi và giám sát các chuẩn mực quốc tế.

An toàn hàng hải có các đặc trưng cơ bản: tính toàn cầu; tính đa chiều về pháp lý, kỹ thuật, tổ chức và xã hội; tính động gắn với quản trị rủi ro; tính đa chủ thể; và xu hướng số hóa ngày càng sâu rộng, đặc biệt dưới tác động của e-navigation, dữ liệu lớn và an ninh mạng.

### 2.1.2. Khái niệm bảo đảm an toàn hàng hải

Nếu an toàn hàng hải là trạng thái mục tiêu thì bảo đảm an toàn hàng hải là cơ chế thể chế – tổ chức – kỹ thuật nhằm duy trì trạng thái đó trong thực tiễn. Bảo đảm an toàn hàng hải là hệ thống dịch vụ công và dữ liệu hoạt động liên tục, hướng tới giảm thiểu rủi ro, bảo đảm dòng chảy vận tải ổn định, thông suốt và bền vững. Dưới góc độ quản lý nhà nước, đây là trách nhiệm của quốc gia ven biển trong việc tổ chức, duy trì và kiểm soát các dịch vụ công thiết yếu như báo hiệu hàng hải, thông tin an toàn hàng hải, quản lý giao thông tàu thuyền, hoa tiêu và tìm kiếm cứu nạn.

Bảo đảm an toàn hàng hải có các đặc trưng: là dịch vụ công thiết yếu; liên ngành và đa chủ thể; dựa trên nền tảng dữ liệu số và công nghệ hiện đại; đồng thời mang hàm ý phòng ngừa và phục hồi nhằm duy trì chuỗi vận tải ngay cả khi có sự cố.

### 2.1.3. Vai trò của bảo đảm an toàn hàng hải

Bảo đảm an toàn hàng hải giữ vai trò then chốt trong phát triển bền vững vận tải biển và kinh tế biển. Trước hết, đây là điều kiện để bảo vệ con người, phương tiện,

hàng hóa, công trình hàng hải và môi trường biển. Thứ hai, nó góp phần bảo đảm tính liên tục của thương mại quốc tế, duy trì độ tin cậy của chuỗi cung ứng và giảm chi phí logistics. Thứ ba, đây là điều kiện để nâng cao uy tín, năng lực cạnh tranh và khả năng hội nhập của quốc gia. Thứ tư, bảo đảm an toàn hàng hải còn là công cụ hỗ trợ thực thi chủ quyền, bảo vệ lợi ích quốc gia và duy trì trật tự, an toàn trên biển.

## **2.2. QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI**

### **2.2.1. Khái quát chung**

Quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải là quá trình cơ quan quản lý nhà nước ban hành, tổ chức thực hiện và giám sát đối với việc tổ chức, quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải và việc cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải nhằm duy trì điều kiện an toàn, thông suốt và bền vững cho hoạt động hàng hải. Hoạt động này vừa mang tính quyền lực công trong ban hành và thực thi pháp luật, vừa mang tính dịch vụ công kỹ thuật cao, đòi hỏi tính chính xác, hiệu quả, minh bạch và trách nhiệm giải trình.

Về chủ thể, quản lý nhà nước trong lĩnh vực này thường gồm cơ quan hoạch định chính sách ở trung ương, cơ quan quản lý chuyên ngành, đầu mối tại cảng/vùng nước và các đơn vị vận hành kỹ thuật, cung ứng dịch vụ. Về phạm vi, quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải bao phủ cả không gian pháp lý và không gian kỹ thuật; không chỉ giới hạn trong vùng nước thuộc quyền tài phán quốc gia mà còn gắn với nghĩa vụ hợp tác và liên thông quốc tế.

Mục tiêu tổng quát của quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải là bảo đảm mức độ an toàn cao cho hoạt động hàng hải, bảo vệ sinh mạng con người, phương tiện, hàng hóa và môi trường biển, đồng thời bảo đảm giao thông hàng hải thông suốt, hỗ trợ tăng trưởng thương mại và phát triển kinh tế biển bền vững.

Quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải có những đặc điểm cơ bản: là lĩnh vực liên ngành, quốc tế hóa cao; là dịch vụ công ích thiết yếu; có sự kết hợp giữa khu vực công và khu vực tư; vận hành trên nền tảng tiêu chuẩn quốc tế; và ngày càng chịu ảnh hưởng mạnh của chuyển đổi số, dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo và yêu cầu an ninh mạng.

Xu hướng quản lý hiện đại đang chuyển từ mô hình dựa trên quy phạm và kiểm tra định kỳ sang mô hình quản trị dựa trên dịch vụ, dữ liệu, rủi ro và trách nhiệm giải trình; trong đó Nhà nước đóng vai trò kiến tạo, điều tiết và giám sát.

### **2.2.2. Nội dung quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải**

Luận án xác định nội dung quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải theo ma trận 2×3. Hai nội dung gồm: (i) tổ chức, quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải; và (ii) quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải. Ba chức năng quản lý nhà nước gồm: ban hành, tổ chức thực hiện và giám sát, đánh giá.

Ở trục hệ thống, nội dung ban hành bao gồm ban hành văn bản pháp luật, quy hoạch, quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức kinh tế – kỹ thuật và cơ chế tài chính liên quan đến kết cấu hạ tầng, báo hiệu, luồng, thủy đạo, dữ liệu và điều phối. Nội dung tổ chức thực hiện bao gồm quản lý đầu tư, vận hành, bảo trì, duy tu, số hóa dữ liệu tài sản, điều hành hệ thống và đào tạo nhân lực kỹ thuật. Nội dung giám sát bao gồm thanh tra, kiểm tra, nghiệm thu chất lượng, giám sát trạng thái vận hành, điều tra sự cố, kiểm soát rủi ro và phản hồi chính sách.

Ở trục dịch vụ, nội dung ban hành bao gồm thiết lập danh mục dịch vụ, tiêu chuẩn chất lượng, điều kiện cung ứng, cơ chế tài chính và chuẩn năng lực nhân lực. Nội dung tổ chức thực hiện bao gồm đặt hàng, đấu thầu, giao nhiệm vụ, điều phối cung ứng dịch vụ, cấp phép, đào tạo, ứng dụng công nghệ số và quản lý hợp đồng. Nội dung giám sát bao gồm theo dõi SLA/KPI, nghiệm thu và thanh quyết toán dịch vụ, thanh tra thực tế, xử lý vi phạm, đánh giá sự hài lòng và xếp hạng nhà cung cấp.

### **2.2.3. Tiêu chí đánh giá và các yếu tố ảnh hưởng**

Trên cơ sở khung 2×3, luận án xây dựng hệ thống tiêu chí đánh giá quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải gồm sáu nhóm tương ứng với sáu cấu phần H1, H2, H3, D1, D2 và D3. Hệ tiêu chí này được gắn với bộ 30 chỉ số KPI nhằm lượng hóa kết quả quản lý ở cả hai trục hệ thống và dịch vụ.

Luận án đồng thời xác định bảy nhóm yếu tố ảnh hưởng đến quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải: thể chế và pháp luật; tổ chức bộ máy và nhân lực; tài chính và nguồn lực; khoa học, công nghệ và dữ liệu; hợp tác quốc tế và khu vực; hạ

tăng và năng lực ứng phó; cùng bối cảnh kinh tế – xã hội. Các yếu tố này tương tác đa chiều và có thể trở thành động lực hoặc điểm nghẽn đối với kết quả quản lý.

### **2.3. KINH NGHIỆM QUỐC TẾ TRONG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI VÀ BÀI HỌC RÚT RA CHO VIỆT NAM**

Singapore là mô hình cơ quan hàng hải – cảng biển tích hợp, nổi bật ở quản trị dựa trên dữ liệu, tích hợp luồng tàu, cảng biển và dịch vụ an toàn hàng hải trong một kiến trúc dữ liệu thống nhất, đồng thời kết hợp điều tiết với cơ chế khuyến khích số hóa và chia sẻ thông tin.

Malaysia cho thấy giá trị của việc đặt VTS và các công cụ điều phối trong kiến trúc quản trị tổng thể của cảng biển, nhấn mạnh cơ chế phối hợp giữa Nhà nước, cảng và doanh nghiệp dịch vụ, cũng như yêu cầu tăng cường giám sát trong bối cảnh có sự tham gia của doanh nghiệp và PPP từng phần.

Nhật Bản nổi bật ở việc chuẩn hóa quy trình, nghiệp vụ và đào tạo; coi hướng dẫn an toàn, tài liệu nghiệp vụ và cập nhật thông tin theo khu vực như một cấu phần của chất lượng dịch vụ, đồng thời chú trọng chuẩn hóa năng lực nhân lực.

Kinh nghiệm của Na Uy, Hà Lan và Liên minh châu Âu nhấn mạnh quản trị dựa trên dữ liệu, chuẩn hóa dịch vụ, RIA, phối hợp liên vùng và các nền tảng chia sẻ dữ liệu hàng hải xuyên biên giới, từ đó nâng cao chất lượng quy định và hiệu quả giám sát.

Một số trường hợp ở châu Phi cho thấy các rủi ro lớn khi thiếu nền tảng thủy đạc – hải đồ, thiếu nguồn lực bảo trì, thể chế phân tán và dữ liệu giám sát không đầy đủ.

Từ kinh nghiệm quốc tế đối với 2 nội dung nghiên cứu là tổ chức, quản lý hệ thống và quản lý cung ứng dịch vụ, luận án rút ra các bài học cho Việt Nam: cần tách bạch rõ chức năng quản lý nhà nước với chức năng cung ứng dịch vụ; phải đồng bộ giữa quản trị hệ thống và quản lý dịch vụ theo chu trình ban hành – thực hiện – giám sát; đầu tư cần ưu tiên theo rủi ro và gắn với dữ liệu; dịch vụ phải được chuẩn hóa bằng KPI/SLA; cơ chế tài chính phải bảo đảm bền vững; cải cách quản lý chỉ thành công khi kết hợp được giữa công nghệ, dữ liệu, năng lực tổ chức và chất lượng nguồn nhân lực.

### Chương 3

## THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM

### 3.1. KHÁI QUÁT NGÀNH HÀNG HẢI VÀ BỘ MÁY QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM

#### 3.1.1. Khái quát chung về ngành hàng hải Việt Nam

Ngành hàng hải là cấu phần hạ tầng cốt lõi của kinh tế biển Việt Nam, giữ vai trò kết nối thương mại và logistics quốc tế. Với đường bờ biển dài, vị trí nằm trên các tuyến hàng hải quan trọng của khu vực và hệ thống cảng biển phân bố từ Bắc vào Nam, Việt Nam có điều kiện thuận lợi để phát triển vận tải biển và dịch vụ hàng hải. Giai đoạn 2015–2025, hạ tầng cảng biển và luồng hàng hải có bước phát triển đáng kể, các cảng cửa ngõ như Lạch Huyện, Cái Mép – Thị Vải ngày càng khẳng định vai trò trong mạng lưới vận tải khu vực và toàn cầu. Cùng với đó, khối lượng hàng hóa và container thông qua cảng biển tiếp tục tăng, đội tàu biển quốc gia được mở rộng và năng lực số hóa trong quản trị cảng bước đầu được cải thiện.

#### 3.1.2. Bộ máy quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam

Bộ máy quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải được tổ chức theo trục trung ương – địa bàn, kết hợp với các đơn vị cung ứng dịch vụ công ích chuyên ngành. Sau hợp nhất tháng 3/2025, Bộ Xây dựng (theo Nghị định số 33/NĐ-CP) là cơ quan quản lý nhà nước ở cấp bộ đối với lĩnh vực này (trước thời điểm hợp nhất là Bộ Giao thông vận tải); Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam là cơ quan chuyên ngành giúp Bộ tổ chức thực thi pháp luật; các Cảng vụ Hàng hải là đầu mối quản lý nhà nước tại vùng (địa phương); cùng với đó là các đơn vị vận hành, cung ứng dịch vụ như Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam, hệ thống thông tin duyên hải và Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam.

Bộ máy hiện hành có ưu điểm là chuyên môn hóa tương đối cao và duy trì được tính liên tục của dịch vụ, nhưng đồng thời cũng đặt ra yêu cầu lớn về chuẩn hóa quy trình, phối hợp liên ngành, quản trị dữ liệu và phân định trách nhiệm giải trình.

### 3.2. PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2015–2025

### **3.2.1. Thực trạng tổ chức và quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải**

#### **3.2.1.1. Ban hành văn bản pháp luật, quy hoạch và tiêu chuẩn hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải**

Giai đoạn 2015–2025 ghi nhận nỗ lực đáng kể trong hoàn thiện khung pháp lý, quy hoạch và tiêu chuẩn kỹ thuật đối với hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải. Nhiều nghị định, thông tư, quyết định đã được ban hành hoặc sửa đổi để điều chỉnh quản lý vòng đời tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải, bảo trì công trình, nạo vét duy tu luồng hàng hải, báo hiệu, vùng nước cảng biển và tổ chức bộ máy quản lý. Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển và quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước cảng biển từng bước được hoàn thiện, tạo khung phát triển dài hạn cho hạ tầng an toàn hàng hải.

Hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với đèn biển, báo hiệu, luồng hàng hải, tàu biển và các cấu phần kỹ thuật khác cũng được cập nhật, góp phần tăng tính tương thích với chuẩn mực quốc tế. Tuy nhiên, hệ thống văn bản vẫn còn hiện tượng chồng chéo, phân tán, độ trễ cập nhật định mức và tiêu chuẩn còn lớn; cơ chế RIA và cơ chế liên thông dữ liệu trong quy hoạch, quản lý hệ thống chưa được thực hiện đầy đủ; một số lĩnh vực mới như quản trị dữ liệu, KPI/SLA, an ninh mạng và quản trị vòng đời hạ tầng vẫn thiếu hành lang pháp lý đủ mạnh.

#### **3.2.1.2. Công tác tổ chức thực hiện quản lý và vận hành hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải**

Việc tổ chức thực hiện quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải có nhiều chuyển biến theo hướng hiện đại hơn. Hệ thống đèn biển, báo hiệu, luồng hàng hải công cộng, AIS và VTS được mở rộng; trạng thái kỹ thuật và độ sẵn sàng của nhiều cấu phần hệ thống được duy trì ở mức cao. Công tác đầu tư phát triển hạ tầng được đẩy mạnh ở các tuyến luồng, khu vực cảng trọng điểm và vùng biển chiến lược. Nhiều dự án đầu tư, duy tu, mua sắm thiết bị phục vụ bảo đảm an toàn hàng hải đã được triển khai với định hướng ngày càng rõ về ưu tiên rủi ro và hiệu quả đầu tư.

Cùng với đó, số hóa quản lý tài sản và quản lý điều hành từng bước được triển khai; dữ liệu đăng ký tàu biển, kiểm định kỹ thuật, một số dữ liệu báo hiệu, luồng và điều phối giao thông đã được quản lý trên môi trường số. Công tác đào tạo, bồi dưỡng nhân lực kỹ thuật và quản lý cũng được tăng cường.

Tuy vậy, tổ chức thực hiện vẫn còn những hạn chế như: Nguồn lực bảo trì hạ tầng công cộng chưa đáp ứng nhu cầu; tỷ lệ xã hội hóa trong duy tu, bảo trì còn hạn chế; dữ liệu chuyên ngành chưa liên thông đầy đủ; quản lý tài sản chưa thực sự theo vòng đời; một bộ phận nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu quản trị số, phân tích dữ liệu và công nghệ mới; và việc triển khai chuyển đổi số vẫn chủ yếu mạnh ở khâu hành chính hơn là ở lớp vận hành kỹ thuật – điều hành theo thời gian thực.

#### **3.2.1.3. Công tác kiểm tra, giám sát và đánh giá hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải**

Hoạt động thanh tra, kiểm tra, giám sát hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải đã

được duy trì thường xuyên hơn trong giai đoạn nghiên cứu. Tần suất kiểm tra, kiểm soát chuyên ngành tăng; một số công nghệ như AIS, camera giám sát hành trình và dữ liệu số bắt đầu được sử dụng trong quản lý nạo vét duy tu và theo dõi trạng thái hệ thống. Số vụ tai nạn hàng hải có xu hướng giảm, phản ánh phần nào hiệu quả của quản lý an toàn nói chung và của hệ thống BĐATHH nói riêng.

Tuy nhiên, công tác giám sát vẫn còn nặng về thủ tục hành chính, chưa thật sự chuyển sang mô hình dựa trên rủi ro và dữ liệu. Hoạt động kiểm tra kỹ thuật độc lập còn hạn chế; giám sát môi trường trong nạo vét, nhận chìm vật chất ở biển còn bất cập; kết quả điều tra sự cố chưa được tích hợp hiệu quả vào vòng phản hồi chính sách và điều hành hệ thống. Các chỉ số kỹ thuật quan trọng như thời gian khôi phục sự cố, mức độ sẵn sàng theo khu vực, độ tin cậy của dữ liệu chưa được công khai và quản lý thống nhất như các KPI bắt buộc. Vì vậy, chức năng giám sát hệ thống vẫn là một điểm yếu đáng chú ý trong tổng thể quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải.

### **3.2.2. Thực trạng quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

#### **3.2.2.1. Ban hành cơ chế, chính sách dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

Khung thể chế quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải từng bước được hoàn thiện theo hướng phân loại rõ dịch vụ sự nghiệp công, dịch vụ công ích thiết yếu và dịch vụ thương mại có điều kiện. Cơ quan quản lý nhà nước đã ban hành các quy định về điều kiện kinh doanh, giá dịch vụ, định mức kinh tế – kỹ thuật, tiêu chí chất lượng và quy định về đào tạo, cấp chứng chỉ đối với một số nhóm dịch vụ trọng yếu như hoa tiêu, thông tin duyên hải, dịch vụ công ích về báo hiệu và nạo vét luồng hàng hải.

Các quy định này góp phần tạo lập trật tự pháp lý cho thị trường dịch vụ, chuẩn hóa dần đầu vào của nhà cung ứng và tăng trách nhiệm giải trình trong cung ứng dịch vụ công. Tuy nhiên, cơ chế điều tiết dịch vụ vẫn thiên về kiểm soát đầu vào; danh mục dịch vụ, chuẩn chất lượng đầu ra và hệ thống KPI/SLA chưa được thiết kế đồng bộ; cơ chế giá và đặt hàng theo kết quả chưa thật sự hoàn chỉnh; việc nội luật hóa các yêu cầu mới về dữ liệu, chuyển đổi số và năng lực nhân lực dịch vụ hiện đại còn chậm.

#### **3.2.2.2. Tổ chức thực hiện, quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

Trong giai đoạn 2015–2025, cơ chế cung ứng dịch vụ công ích đã từng bước chuyển từ giao nhiệm vụ hành chính sang đặt hàng, đấu thầu hoặc giao nhiệm vụ theo khuôn khổ pháp lý mới. Điều này giúp tăng minh bạch và thúc đẩy bước đầu logic quản trị theo hợp đồng.

Một số dịch vụ trọng yếu như hoa tiêu hàng hải, thông tin duyên hải, thông báo hàng hải, nạo vét luồng hàng hải công cộng và tìm kiếm cứu nạn tiếp tục được duy trì tương đối ổn định, góp phần bảo đảm hoạt động hàng hải an toàn, thông suốt. Dịch vụ hoa tiêu phục hồi và tăng trưởng cùng với sự gia tăng hoạt động của cảng biển và đội tàu; thông tin duyên hải và thông báo hàng hải tiếp tục được bảo đảm 24/7; hoạt động khảo sát, duy tu, nạo vét và ứng phó sự cố tiếp tục được thực hiện dù còn nhiều sức ép

về nguồn lực.

Tuy nhiên, tổ chức thực hiện quản lý cung ứng dịch vụ vẫn bộc lộ hạn chế như: Quy trình lựa chọn nhà cung cấp còn kéo dài; hợp đồng công ích chưa gắn chặt với chỉ tiêu đầu ra; thị trường dịch vụ còn thiếu cạnh tranh; việc tách bạch giữa quản lý nhà nước và cung ứng dịch vụ chưa thật sự triệt để ở tất cả các khâu; cơ chế quản trị dữ liệu vận hành và liên thông giữa các chủ thể còn yếu; chuyển đổi số mới phát huy chủ yếu ở khâu thủ tục hành chính, chưa trở thành nền tảng vận hành đồng bộ của chuỗi cung ứng dịch vụ.

### **3.2.2.3. Giám sát, đánh giá chất lượng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

Việc kiểm tra, giám sát chất lượng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải đã có chuyển biến nhờ hệ thống thông tin về tiêu chí kiểm tra, giám sát, nghiệm thu chất lượng dịch vụ công ích và dịch vụ thông tin hàng hải. Tuy nhiên, thực trạng cho thấy giám sát vẫn chủ yếu dựa trên hồ sơ, báo cáo và hậu kiểm truyền thống; chưa hình thành được cơ chế giám sát liên tục bằng dữ liệu thời gian thực.

Ở nhiều trường hợp, vi phạm hành chính như lỗi hồ sơ, nhật ký, báo cáo vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong số các vi phạm bị phát hiện, trong khi vi phạm về chất lượng kỹ thuật đầu ra hoặc chất lượng dịch vụ thực tế chưa được nhận diện, công khai và xử lý đầy đủ. Cơ chế tiếp nhận phản hồi khách hàng, xếp hạng tín nhiệm nhà cung cấp, áp dụng chế tài tài chính gắn với KPI/SLA còn yếu; sự tham gia của bên thứ ba và của người sử dụng dịch vụ vào đánh giá chất lượng còn hạn chế. Đây là một điểm nghẽn quan trọng cản trở quá trình nâng cao hiệu quả điều tiết và chất lượng dịch vụ trong quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải.

## **3.3. ĐÁNH GIÁ ĐỊNH LƯỢNG CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI KẾT QUẢ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM**

Trên cơ sở khung phân tích  $2 \times 3$ , luận án sử dụng mô hình hồi quy tuyến tính bội với hệ số beta chuẩn hóa để kiểm định tác động của sáu biến độc lập H1, H2, H3, D1, D2 và D3 đến biến phụ thuộc Y (kết quả QLNN về BĐATHH).

Dữ liệu định lượng được thu thập từ 250 phiếu khảo sát hợp lệ. Sau khi kiểm định độ tin cậy thang đo và chuẩn hóa các biến tổng hợp, luận án sử dụng mô hình hồi quy tuyến tính bội bằng Python. Kết quả cho thấy mô hình giải thích được 77,6% biến thiên của kết quả quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải.

Trong các cấu phần, chất lượng tổ chức thực hiện trong quản lý hệ thống (H2) có tác động mạnh nhất đến kết quả quản lý. Tiếp theo là chất lượng ban hành trong quản lý hệ thống (H1), chất lượng tổ chức thực hiện trong quản lý cung ứng dịch vụ (D2) và chất lượng giám sát dịch vụ (D3). Ngược lại, chất lượng giám sát hệ thống (H3) và chất lượng ban hành dịch vụ (D1) chưa cho thấy ý nghĩa thống kê rõ rệt trong mô hình tổng thể.

Kết quả này khẳng định rằng hiệu quả quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam hiện phụ thuộc chủ yếu vào chất lượng tổ chức thực hiện và chất

lượng thể chế trong quản lý hệ thống; trong khi các khâu giám sát hệ thống và hoàn thiện chính sách dịch vụ vẫn là những mắt xích còn yếu cần ưu tiên cải thiện.

### **3.4. ĐÁNH GIÁ CHUNG THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM, GIAI ĐOẠN 2015–2025**

#### **3.4.1. Thành tựu quản lý đạt được**

Về tổ chức và quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải, khung pháp lý và tiêu chuẩn kỹ thuật từng bước được hoàn thiện; quy hoạch hệ thống cảng biển và hạ tầng an toàn hàng hải ngày càng rõ hơn; bộ máy quản lý và đơn vị vận hành được kiện toàn; mức độ sẵn sàng kỹ thuật của nhiều cấu phần hệ thống được duy trì ở mức cao; đầu tư hạ tầng, ứng dụng công nghệ, số hóa dữ liệu và nâng cao hiệu quả vận hành đã có tiến bộ rõ rệt; công tác thanh tra, kiểm tra được tăng cường; số vụ tai nạn hàng hải có xu hướng giảm.

Về quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, thể chế dịch vụ từng bước được chuẩn hóa; cơ chế giá, điều kiện kinh doanh, đào tạo và cấp chứng chỉ được hoàn thiện dần; cơ chế đặt hàng, đấu thầu hoặc giao nhiệm vụ cho dịch vụ công ích được mở rộng; chất lượng một số dịch vụ cốt lõi như hoa tiêu, thông tin hàng hải, tìm kiếm cứu nạn tiếp tục được duy trì; và bước đầu hình thành tư duy quản lý dịch vụ công theo đầu ra và theo dữ liệu.

#### **3.4.2. Hạn chế trong quản lý**

Về hệ thống, khung pháp lý vẫn còn chông chéo, phân tán; nhiều quy định chưa cập nhật kịp với yêu cầu mới của chuyển đổi số, dữ liệu, an ninh mạng và quản trị vòng đời hạ tầng; nguồn lực bảo trì còn thiếu; hạ tầng và công nghệ ở một số cấu phần còn lạc hậu; dữ liệu và giám sát số hóa chưa đồng bộ; công tác giám sát còn nặng về thủ tục và chưa theo rủi ro.

Về dịch vụ, cơ chế giá và tài chính chưa phản ánh đầy đủ chất lượng đầu ra và rủi ro của dịch vụ; thị trường dịch vụ còn thiếu cạnh tranh; quản lý hợp đồng công chưa thực sự hiệu quả; giám sát chất lượng dịch vụ còn hình thức; cơ chế phản hồi người dùng, xếp hạng nhà cung cấp và áp dụng KPI/SLA chưa đủ mạnh; dữ liệu dịch vụ chưa liên thông đầy đủ.

#### **3.4.3. Nguyên nhân của hạn chế**

Nguyên nhân khách quan chủ yếu bao gồm: tính chất liên ngành, đa chủ thể và quốc tế hóa cao của lĩnh vực hàng hải; sức ép thay đổi nhanh của công nghệ và chuẩn mực quốc tế; thiếu hụt nguồn lực tài chính, nhân lực và nền tảng dữ liệu; yêu cầu hiện đại hóa lớn trong khi điều kiện tổ chức thực thi còn hạn chế.

Nguyên nhân chủ quan gồm: quán tính thể chế; phân mảnh lợi ích; năng lực xây dựng chính sách, RIA và phối hợp liên ngành còn hạn chế; tổ chức bộ máy và quy trình vận hành chưa được chuẩn hóa tương xứng; năng lực quản lý hợp đồng, đấu thầu và dữ liệu còn yếu; phương thức quản lý vẫn nặng về hồ sơ và thủ tục hành chính; động lực đổi mới và trách nhiệm giải trình chưa phát huy đầy đủ.

## **Chương 4**

### **GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM**

#### **4.1. BỐI CẢNH MỚI, QUAN ĐIỂM VÀ MỤC TIÊU HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM**

##### **4.1.1. Bối cảnh mới và yêu cầu đổi mới**

Trong giai đoạn mới, quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải của Việt Nam chịu tác động mạnh của biến động địa chính trị, đứt gãy chuỗi cung ứng, quá trình xanh hóa vận tải biển, yêu cầu chuyển đổi số, sự phát triển của e-navigation, MASS, dữ liệu số và an ninh mạng. Cùng với đó là các chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước về phát triển bền vững kinh tế biển, khoa học – công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, sắp xếp lại bộ máy quản lý và phân cấp, phân quyền.

Bối cảnh đó đặt ra yêu cầu phải chuyển từ mô hình quản lý hành chính nặng về thủ tục sang mô hình quản trị hiện đại dựa trên chuẩn mực quốc tế, dữ liệu, rủi ro, chất lượng đầu ra và trách nhiệm giải trình.

##### **4.1.2. Quan điểm hoàn thiện**

Một là, bảo đảm sự lãnh đạo của Đảng, sự quản lý thống nhất của Nhà nước và đẩy mạnh xã hội hóa có kiểm soát trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng hải.

Hai là, đặt an toàn sinh mạng con người và bảo vệ môi trường biển là ưu tiên cao nhất trong mọi quyết định quản lý.

Ba là, chuyển mạnh từ quản lý đầu vào sang quản trị theo kết quả, quản trị dựa trên dữ liệu và quản trị rủi ro.

Bốn là, chủ động hội nhập quốc tế, nội luật hóa đồng bộ các điều ước và chuẩn mực quốc tế, đồng thời tham gia tích cực vào việc hình thành các chuẩn mực mới.

Năm là, thực hiện phân cấp, phân quyền rõ ràng, gắn với trách nhiệm giải trình chặt chẽ giữa Bộ Xây dựng, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải và các đơn vị cung ứng dịch vụ.

##### **4.1.3. Mục tiêu và định hướng**

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu, luận án đề xuất các mục tiêu cụ thể đến năm 2030 gồm: giảm mạnh số vụ tai nạn và thương vong hàng hải; nâng độ sẵn sàng của hệ thống báo hiệu và VTS ở các khu vực trọng điểm lên mức tối thiểu 99,8%; bảo đảm 100% cảng loại I và tuyến luồng trọng điểm có cơ chế quản lý, giám sát dịch vụ theo KPI/SLA; bảo đảm 100% thông báo hàng hải quan trọng được phát hành kịp thời; mở

rộng giám sát AIS/VTS trên toàn bộ các tuyến luồng trọng điểm; và hoàn thiện cơ chế đào tạo, đánh giá năng lực nhân lực theo chuẩn quốc tế. Các mục tiêu này là định hướng do luận án đề xuất, làm cơ sở tham khảo cho hoàn thiện chính sách và tổ chức thực thi.

## **4.2. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045**

### **4.2.1. Nhóm giải pháp hoàn thiện tổ chức, quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải**

#### **4.2.1.1. Hoàn thiện cơ chế, pháp lý về tổ chức và quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải**

Cần rà soát, chuẩn hóa và hệ thống hóa toàn diện các văn bản quy phạm pháp luật, quy trình kỹ thuật, định mức kinh tế – kỹ thuật, tiêu chuẩn và quy chuẩn liên quan tới hệ thống BÐATHH; ưu tiên xử lý các điểm chồng chéo, bất nhất, khoảng trống trách nhiệm do thay đổi đầu mối quản lý và do yêu cầu mới của chuyển đổi số, dữ liệu, an ninh mạng và quản trị rủi ro.

Cần xây dựng và ban hành khung quản trị hệ thống BÐATHH thống nhất, làm rõ cấu phần của hệ thống theo logic vòng đời tài sản, phân định rãnh mạch giữa quản lý nhà nước, cung cấp dịch vụ công và hoạt động sản xuất – kinh doanh; đồng thời chuẩn hóa quy trình điều phối sự cố, công bố thông tin an toàn hàng hải và kiểm soát thay đổi trạng thái của báo hiệu, luồng.

Cùng với đó là chuẩn hóa quản trị dữ liệu hệ thống, bao gồm danh mục dữ liệu tối thiểu, chuẩn định dạng, siêu dữ liệu, trách nhiệm cập nhật, tần suất cập nhật, kiểm soát chất lượng dữ liệu và cơ chế chia sẻ liên thông giữa các chủ thể trong hệ thống.

#### **4.2.1.2. Hoàn thiện tổ chức thực hiện quản lý và vận hành hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải**

Giải pháp trọng tâm là chuẩn hóa quản trị vòng đời tài sản đối với toàn bộ cấu phần của hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải, từ quy hoạch, đầu tư, vận hành, bảo trì, thay thế đến thanh lý. Cần tổ chức điều hành hợp nhất theo chuỗi “dòng lệnh – dòng dữ liệu – dòng trách nhiệm” giữa cơ quan quản lý, đơn vị vận hành và lực lượng bảo đảm an ninh – an toàn.

Cần xây dựng trung tâm giám sát hệ thống theo hướng số hóa, tích hợp trạng thái báo hiệu, lịch bảo trì, cảnh báo sự cố, dữ liệu luồng, dữ liệu thông báo hàng hải và phản ánh từ thực địa. Đồng thời, phải tăng cường khảo sát – thủy đạc, quản lý chất lượng dữ liệu luồng, áp dụng bảo trì dự báo với các thiết bị then chốt và bảo đảm cơ chế tài chính trung hạn cho duy tu – bảo trì.

Cùng với đó, cần nâng cao năng lực đội ngũ kỹ thuật và quản lý thông qua đào tạo, bồi dưỡng về dữ liệu, công nghệ số, quản lý dự án, an ninh mạng và tiêu chuẩn

quốc tế; hình thành đội ngũ “chủ đầu tư thông thái” và “quản trị hệ thống theo dữ liệu”.

#### **4.2.1.3. Hoàn thiện công tác giám sát, đánh giá hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải**

Cần thiết lập khung KPI giám sát hệ thống, bao gồm các chỉ số về độ sẵn sàng, thời gian gián đoạn, thời gian khôi phục, mức độ tuân thủ bảo trì, số sự cố lặp lại, chất lượng dữ liệu luồng và chất lượng công bố thông tin an toàn hàng hải.

Cần áp dụng giám sát số hóa thông qua nhật ký điện tử, bảng điều khiển số, cảnh báo tự động và cơ chế đối soát dữ liệu giữa Cảng vụ, đơn vị vận hành và cơ quan quản lý chuyên ngành; đồng thời chuyển mạnh sang thanh tra, kiểm tra theo rủi ro, tập trung vào khu vực có mật độ tàu cao, vùng nước phức tạp và nơi có lịch sử sự cố.

Một yêu cầu quan trọng khác là phải tích hợp dữ liệu điều tra sự cố, tai nạn và hoạt động tìm kiếm cứu nạn vào hệ thống giám sát quốc gia về an toàn hàng hải, nhằm tạo vòng phản hồi chính sách – kỹ thuật; đồng thời công khai có chọn lọc một số chỉ số giám sát theo vùng nước hoặc cụm cảng để tăng tính minh bạch và giám sát xã hội.

#### **4.2.2. Nhóm giải pháp hoàn thiện quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

##### **4.2.2.1. Hoàn thiện khung thể chế quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

Cần hoàn thiện hệ thống văn bản điều chỉnh hoạt động của các dịch vụ BÐATHH theo hướng xác định rõ ranh giới giữa dịch vụ sự nghiệp công, dịch vụ công ích thiết yếu và dịch vụ vận hành theo cơ chế giá thị trường có điều tiết; đồng thời chuẩn hóa danh mục dịch vụ, tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn chất lượng và bộ chỉ số đầu ra tối thiểu cho từng loại hình.

Cần chuyển cơ chế giá, đơn giá và ngân sách từ logic “chi theo đầu vào” sang “đặt hàng theo đầu ra”; đối với dịch vụ công ích, thanh toán phải gắn với kết quả thực hiện và chất lượng đầu ra; đối với dịch vụ thị trường, phải bảo đảm cơ chế điều tiết đủ mạnh để kiểm soát rủi ro độc quyền tự nhiên, bảo vệ lợi ích công và tạo động lực nâng cao chất lượng.

Cùng với đó là việc ban hành chuẩn quản trị dữ liệu dịch vụ, quy định dữ liệu bắt buộc phải thu thập, chuẩn kết nối, chuẩn chia sẻ, trách nhiệm cập nhật và cách thức sử dụng dữ liệu làm căn cứ hậu kiểm, giám sát và thanh toán.

##### **4.2.2.2. Hoàn thiện công tác tổ chức thực thi quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

Cần thiết kế cơ chế quản lý cung ứng dịch vụ theo hướng một chuỗi cung ứng dịch vụ thống nhất, trong đó Bộ Xây dựng giữ vai trò ban hành chính sách và chịu trách nhiệm trước Chính phủ; Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam là cơ quan điều phối

chuyên ngành; Cảng vụ Hàng hải là đầu mối hiện trường; các đơn vị cung ứng dịch vụ thực hiện theo hợp đồng hoặc đặt hàng gắn với KPI/SLA.

Giải pháp trọng tâm là tách bạch rành mạch giữa chức năng quản lý nhà nước với chức năng cung ứng dịch vụ, phòng ngừa xung đột lợi ích; chuẩn hóa quy trình phối hợp giữa Cảng vụ, hoa tiêu, báo hiệu, thông tin duyên hải, VTS và các lực lượng liên quan; tổ chức cơ chế “một cửa dữ liệu” tại khu vực cảng và vùng nước trọng điểm để giảm chòng chéo, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao hiệu quả điều phối hiện trường.

Đồng thời cần đổi mới hợp đồng dịch vụ công theo hướng tích hợp KPI/SLA, thiết lập cơ chế thưởng – phạt rõ ràng, gắn trách nhiệm tài chính với chất lượng cung ứng và áp dụng mạnh công nghệ số trong quản lý điều độ, báo cáo, lưu vết dữ liệu và quản lý hợp đồng.

#### **4.2.2.3. Hoàn thiện hệ thống giám sát, đánh giá chất lượng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải**

Cần ban hành khung KPI/SLA tối thiểu cho các nhóm dịch vụ trọng yếu; đồng thời tổ chức giám sát liên tục thông qua dashboard, dữ liệu thời gian thực, cơ chế đối soát, phản ánh người sử dụng và công cụ cảnh báo sớm.

Cần chuyển từ “tiền kiểm nặng” sang “hậu kiểm thông minh”, trong đó dữ liệu số, phản hồi của người dùng, kết quả đánh giá độc lập và bằng chứng vận hành trở thành căn cứ trọng yếu để nghiệm thu, thanh toán, xếp hạng nhà cung cấp và áp dụng chế tài tài chính hoặc hành chính.

Bên cạnh đó, phải hoàn thiện cơ chế tiếp nhận, xử lý phản ánh của doanh nghiệp và người sử dụng dịch vụ; xây dựng hệ thống đánh giá tín nhiệm và công khai có chọn lọc kết quả giám sát chất lượng theo vùng nước hoặc cụm cảng, qua đó thúc đẩy cạnh tranh lành mạnh và cải thiện chất lượng dịch vụ công.

### **4.3. KIẾN NGHỊ HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM**

#### **4.3.1. Kiến nghị với Quốc hội**

Sớm nghiên cứu, xây dựng và ban hành Bộ luật Hàng hải mới thay thế Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 theo hướng bổ sung đầy đủ các quy định về quản lý vòng đời hạ tầng, quản trị dữ liệu, KPI/SLA, cơ chế tài chính bền vững, an ninh mạng hàng hải và các dịch vụ BĐATHH mới; đồng thời tăng cường giám sát chuyên đề đối với an toàn hàng hải và chất lượng dịch vụ công ích BĐATHH.

#### **4.3.2. Kiến nghị với Chính phủ**

Thiết lập cơ chế điều phối liên ngành quốc gia về an toàn hàng hải; ban hành khung phối hợp – phân cấp rõ ràng giữa các bộ, ngành, địa phương và lực lượng thực

thi; xây dựng chương trình chuyển đổi số và an ninh mạng trong lĩnh vực hàng hải; bảo đảm cơ chế tài chính trung hạn và ngân sách theo kết quả cho hạ tầng và dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải; đồng thời sớm ban hành các nghị định cần thiết trong thời gian chờ sửa đổi luật.

#### **4.3.3. Kiến nghị với các cơ quan, tổ chức liên quan**

Các bộ, ngành, địa phương, cơ quan chuyên ngành, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ và cơ sở đào tạo cần phối hợp chặt chẽ trong chuẩn hóa dữ liệu, xây dựng cơ chế tài chính bền vững, nâng cao năng lực nhân lực, phát triển hạ tầng số, xây dựng quy trình ứng cứu sự cố, chia sẻ thông tin, tuân thủ KPI/SLA và tham gia đầy đủ vào hệ thống giám sát, đánh giá chất lượng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải.

## KẾT LUẬN

Luận án đã hệ thống hóa cơ sở lý luận, kinh nghiệm quốc tế và thực tiễn Việt Nam để xây dựng khung phân tích tích hợp 2×3 về quản lý nhà nước đối với bảo đảm an toàn hàng hải, trong đó hai nội dung quản lý là quản lý hệ thống và quản lý cung ứng dịch vụ được xem xét theo ba chức năng: ban hành, tổ chức thực hiện và giám sát, đánh giá. Trên cơ sở đó, luận án phân tích thực trạng quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam giai đoạn 2015–2025, làm rõ các kết quả đạt được, hạn chế và nguyên nhân của hạn chế.

Kết quả nghiên cứu cho thấy chất lượng tổ chức thực hiện trong quản lý hệ thống và chất lượng ban hành trong quản lý hệ thống là các nhân tố tác động mạnh nhất đến kết quả quản lý nhà nước; tiếp đến là chất lượng tổ chức thực hiện và giám sát trong quản lý cung ứng dịch vụ. Từ các phát hiện này, luận án đề xuất hai nhóm giải pháp lớn: hoàn thiện tổ chức, quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải và hoàn thiện quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đồng thời kiến nghị với Quốc hội, Chính phủ và các cơ quan liên quan nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực này.

Luận án còn một số hạn chế: chưa khai thác được dữ liệu vận hành quốc gia theo thời gian thực; chưa đi sâu theo chuyên đề riêng đối với tàu tự hành, hàng hải xanh, biến đổi khí hậu, an ninh mạng và một số dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải mới. Đây cũng là những hướng nghiên cứu tiếp theo cần được tiếp tục triển khai nhằm kiểm định sâu hơn hệ thống chỉ số, đánh giá tác động kinh tế – xã hội của các giải pháp và hoàn thiện mô hình quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải trong bối cảnh chuyển đổi số và hội nhập quốc tế. Tuy nhiên, về tổng thể, luận án đạt được mục tiêu khoa học và thực tiễn, góp phần hình thành khung tư duy và công cụ phân tích để hướng tới một hệ thống quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải hiện đại, minh bạch, quản lý theo kết quả và dựa trên dữ liệu thực.

**DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ**

1. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), Khung lý thuyết tích hợp “2 nội dung - 3 bình diện” trong quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, Bộ Tài Chính (e-ISSN 2734-9365), số 902, tháng 9/2025 (32393).
2. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), Kinh nghiệm quốc tế về mô hình quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải và gợi ý cho Việt Nam, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, Bộ Tài chính (e-ISSN 2734-9365), số 1001, tháng 10/2025 (32402).
3. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), Giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam đến năm 2030 tầm nhìn năm 2045, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, Bộ Tài Chính (e-ISSN 2734-9365), số 1001, tháng 10/2025 (32410).
4. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), Tổ chức bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam hiện nay, Tạp chí Kinh tế và Quản lý, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh (ISSN 1859-4565), số 86 tháng 10/2025 (tr. 52–58).
5. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), Quản lý nhà nước về dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải mới ở Việt Nam trong kỷ nguyên số và hội nhập toàn cầu, Tạp chí Kinh tế - Tài chính, Bộ Tài Chính (ISSN 3093-3390), Kỳ II tháng 10/2025 (tr. 121–126).